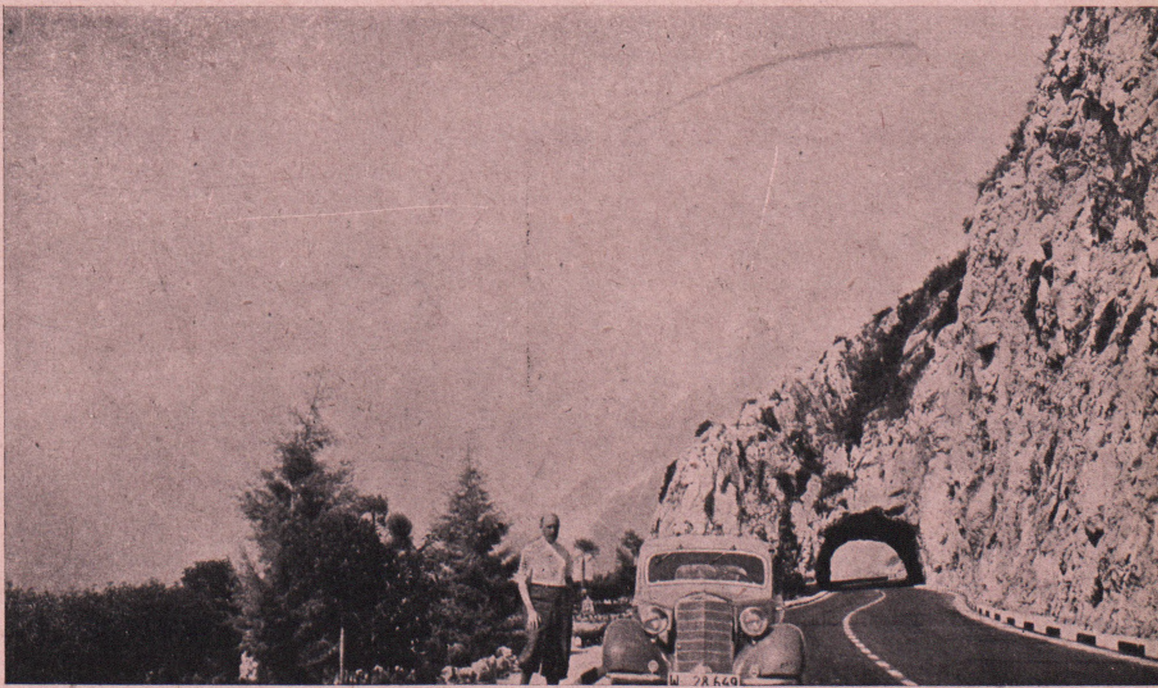
TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

Piękna droga górska we Włoszech. Fot. inż. E. M., członka P. Tour. Kl



1936

PAŹDZIERNIK

10

cena 50 gr.

Touring

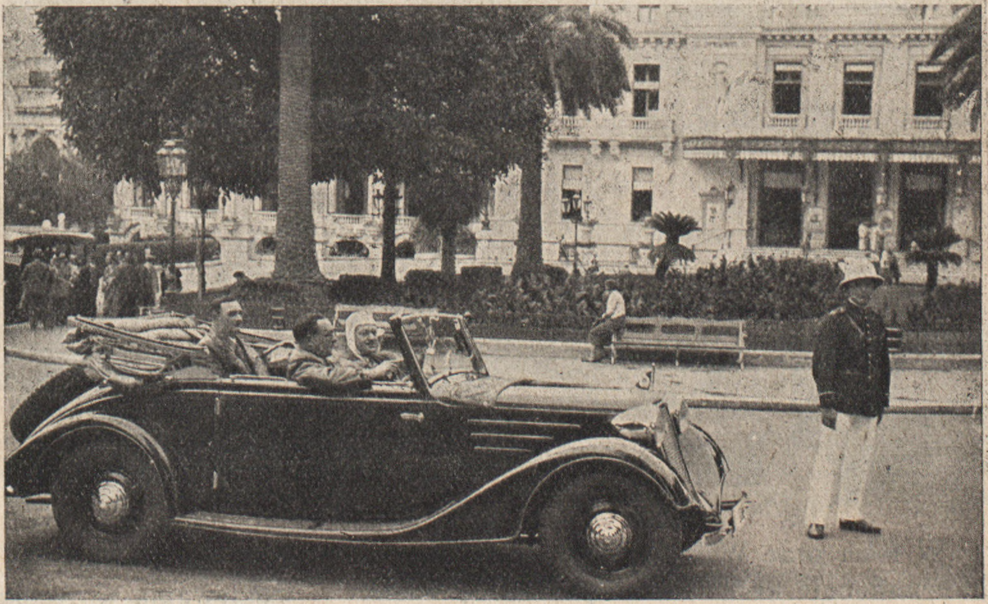
miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA PAŹDZIERNIK 1936 ROK 1 (XI) Nr. 10

Walny Zjazd Alliance Internationale de Tourisme

Polski Touring Klub, jako rzeczywisty członek największej i jedynej międzynarodowej organizacji turystycznej Alliance Internationale de Tourisme, do której należą wszystkie Touring Kluby świata oraz Urzędy Turystyczne wielu państw europejskich i pozaeuropejskich wydelegował swych przedstawicieli na doroczny Walny Zjazd, który w roku bieżącym odbył się w Monte Carlo w czasie od 14 do 20 września b. r.



Delegacja Polskiego Touring Klubu w Monte Carlo.

Udział w Zjeździe 33 delegatów niemal wszystkich Touring Klubów z 5-ciu części świata oraz przedstawiciela oficjalnego Ligi Narodów, świadczy o tem, że znaczenie A. I. T. stale wzrasta i organizacja ta stała się dziś wyrazicielem opinii zrzeszonych turystów na całej kuli ziemskiej.

Delegacja w składzie Prezesa Zarządu Głównego P. Wiceministra Skarbu Ferdynanda Świtalskiego oraz Wiceprezesa Stanisława Reszczyńskiego przybyła na zjazd z Warszawy samochodem trasą przez Czechosłowację (Bratislawa), Austrię (Wiedeń, Semmering, Villach), Włochy (Tarvisio, Udine, Wenecję, Padwę, Weronę, Genuę, riwierę włoską), Księstwo Monaco, a wróciła przez Francję (riwierę francuską, Alpy, Barcelonette, Grenoble), Szwajcarię (Genewę, Bern, Zurich), Niemcy (Friedrichshafen, Monachjum), Czechosłowację (Pilzno, Pragę), Niemcy (Wrocław), granicę Polski — Słupię, Łódź, przebywając w obydwie strony 4800 kilometrów.

Przybycie delegacji polskiej powitane było bardzo życzliwie, tem więcej, że przybyła ona z Warszawy samochodem, co miało również znaczenie propagandowe.

O zainteresowaniu delegacją polską świadczy fakt, że reprezentanci Klubów włoskich, szwedzkich, holenderskich oraz przedstawiciel Ligi Narodów wyraźnie wypowiedzieli się na przeprowadzonych z nimi konferencjach, że Polski Touring Klub powinien i musi mieć swego reprezentanta w Radzie Głównej A. I. T. i że kandydaturę, wysuniętą przez Polski Touring Klub będą na następnym Kongresie popierać.

To samo oświadczenie złożył Wiceprezes Ligi Czeskosłowackich Turystów Dr. W. Lagus, przy sposobności przejazdu naszej delegacji przez Pragę, który zapewnił, że Klub czeski sam wysunie do Rady kandydata — reprezentanta Polskiego Touring Klubu.

Musimy zatem stwierdzić, że udział delegatów Polskiego Touring Klubu na tegorocznym Zjeździe był konieczny, a przeprowadzone rozmowy w Monte-Carlo mogą mieć doniosłe znaczenie dla turystyki polskiej. Oprócz delegacji Polskiego Touring Klubu w Zjeździe udział wziął p. J. Sakowski, Konsul R. P. z Marsylii, jako delegat Ministerstwa Komunikacji.

przednio przez Conseil Central du Tourisme w maju bieżącego roku w Rzymie życzenie, dążące do zwrócenia się do Towarzystw Kolei Żelaznych tych państw, które są członkami A. I. T. w celu przyznania ułatwień, z których już obecnie korzysta Francja, Szwajcaria i Włochy przy transportowaniu samochodów, jakoteż i bagażu turysty.

3) Wszystkie organizacje zrzeszone w A. I. T. zobowiązują się do prowadzenia akcji we własnym kraju, celem zapobiegania rozsiewaniu wiadomości wywrotowych lub złośliwie tendencyjnych.

Wyżej wspomniane organizacje obowią-



Na śniadaniu w Monte Carlo Beach. Na zdjęciu (od strony prawej) p. J. Sakowski, konsul R. P. w Marsylii, p. M. Audra, dyr. Urzędu Turyst. Księstwa Monaco i Wiceprezes A. I. T., p. Minister Ferd. Switalski, Prezes Polskiego Touring Klubu, p. S. Sakowska, delegatka P. Tour. Klubu w Marsylii, p. St. Reszczyński, Wiceprezes Polsk. Touring Klubu.

W toku prac Walnego Zebrania Alliance Internationale de Tourisme poruszono wiele ważnych spraw i kwestii, które przedyskutowano, a po bliższym zapoznaniu się z przedmiotem przez Delegatów — wyrażono życzenia i propozycje, z których ważniejsze poniżej w streszczeniu podajemy:

1) W planach wielkich prac wykonywanych przez różne kraje celem zwalczania bezrobocia (przypominamy, że jest 25 milionów bezrobotnych na świecie) — należałoby przewidzieć budowę dróg, mających wielkie znaczenie międzynarodowe z punktu widzenia wymiany i turystyki.

2) A. I. T. uchwala poprzeć wysunięte po-

zują się również do indywidualnego interweniowania w Agencjach Prasowych, wzgl. w redakcjach prasy ich kraju, celem umieszczania wiadomości i komunikatów, zawartych w cyrkularzach otrzymywanych od sekretariatu A. I. T., który ze swej strony zaopiekowałby się Klubem danego kraju, tendencyjnie prześladowanego złośliwymi lub wywrotowymi wiadomościami, które nie tylko zaszkodziłyby ruchowi turystycznemu, ale mogłyby go i unicestwić.

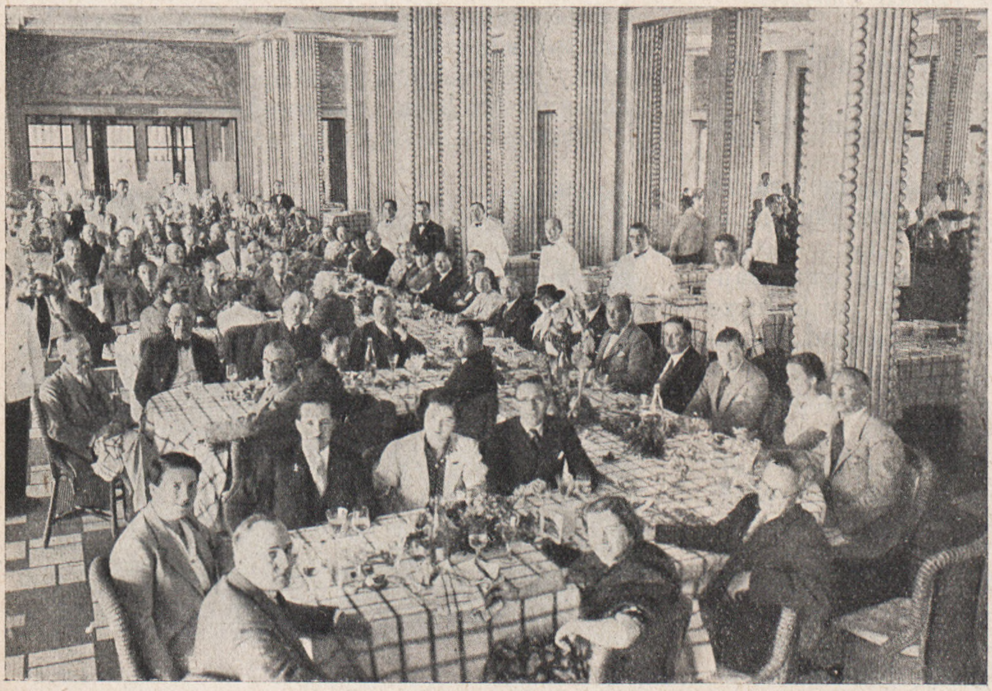
4) Organizacje zrzeszone w A. I. T. winny interweniować u odpowiednich władz danego państwa, celem zmuszenia producentów do obowiązkowego malowania na biało błot-

ników lub tylnych widelców rowerowych w rowerach przeznaczonych do sprzedaży.

5) Alliance Internationale de Tourisme po gorącej dyskusji na temat zniesienia tryptyku francuskiego i sytuacji wytworzonej przez wprowadzenie nowego świadectwa na zwrot cła wprowadzonego we Francji, zdecydowała jednogłośnie zredagować list z protestem do Rządu Francuskiego i list ten przekazać na audiencji, specjalnie dla tego celu wyrobionej, Ministrowi szczególnie zainteresowanemu.

Ponadto rozpatrywano szereg innych

3) sprawę wydania jednej wspólnej mapy stanu dróg w całej Europie,
4) modyfikację międzynarodowego klucza hotelowego (code),
5) kwestję sytuacji, wytworzonej na skutek zmian wprowadzonych przez Francję w związku z tymczasowym importem rowerów,
6) sprawę gwarancji celnych na książeczki z przepustkami granicznymi,
7) ujednostajnienie legitymacji A. I. T.,
8) sprawę schronisk etapowych dla turystów,



Śniadanie w Monte Carlo Beach, wydane na cześć uczestników Zjazdu przez Prezesa Związku Hotelarzy Księstwa Monaco. W głębi delegacja polska.

wniosków, dotyczących zagadnień turystycznych, ruchu samochodów na drogach oraz załatwiono wiele spraw administracyjnych, a mianowicie:

1) uznano za konieczne wprowadzenie obowiązku używania przez automobilistów żółtego światła,
2) sprawę wydawania przez poszczególne Kluby planów miast,

9) sprawę międzynarodowej książeczki podatkowej,
10) sprawę drogi międzynarodowej Londyn — Stambuł.

W czasie Zjazdu zorganizowano liczne oficjalne przyjęcia i wycieczki dla Delegatów, którzy byli zachwyceni pobytem w Księstwie Monaco, gościnnością miejscowych władz i zadowoleni z wyników ich pracy w czasie obrad.

Nasze Polesie i Szwajcaria

Nie chodzi mi w danej chwili o porównanie naszego bagiennego Polesia z malowniczą i wabiącą turystów całego świata naturą szwajcarską lub o wykazanie walorów turystycznych obu terenów. Poprostu pragnę poświęcić kilka słów tylko tej części Polesia, jaką postać historyczna pierwszego bojownika o niepodległość Polski złączyła z obcą jej zupełnie Szwajcarją. Polesie więc było kolebką tego, którego imię Racławice wpisały do historii, który pierwszy rzucił hasło do walki o wolność Narodu, uwieńczone zwycięstwem Wielkiego Marszałka.

Kościuszko, którego wydała Polsce bied-



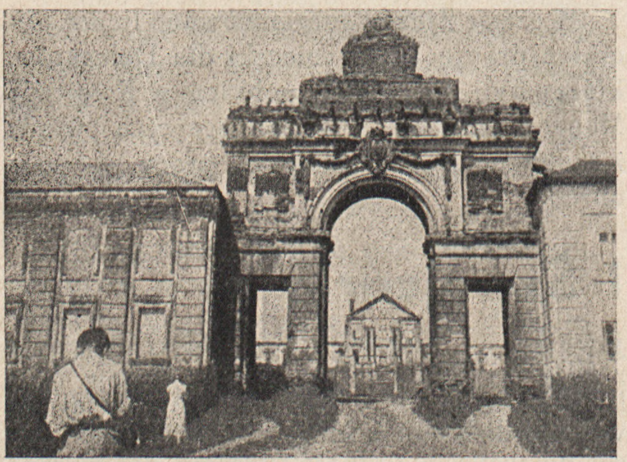
Mereczowszczyzna. Fot. M. Gajak
Dom, w którym urodził się Tadeusz Kościuszko.

na ziemia poleska i zaprawiła ostra jej natura, urodził się w Kosowie Poleskim, a właściwie w miejscowości położonej o 2 km. od tego miasta, zw. Mereczowszczyzną.

Sterany życiem i tułaczką, umiera na obczyźnie, wiążąc swym imieniem Polesie ze Szwajcarią.

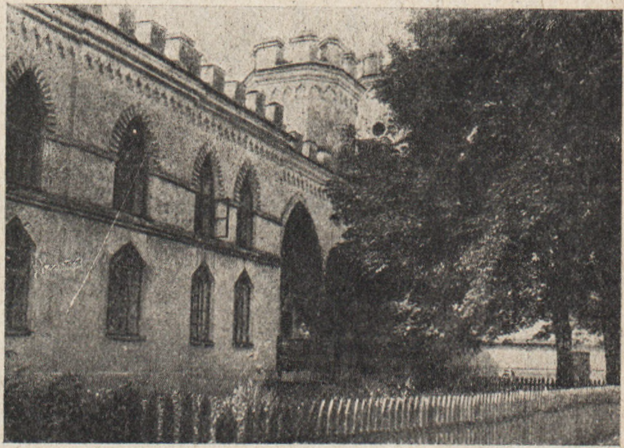
Dziś, każdy zwiedzający nowootwarte muzeum pamiątek po Kościuszce w Solurze szwajcarskiej, myślą przenosi się pod Racławice i tu, na Polesie do niskiego dworku w Mareczowszczyźnie. Dworek ten, będący niegdyś własnością Kościuszków, w którym urodził się Tadeusz Kościuszko, istnieje i po dziś dzień zachował swój wygląd zewnętrzny, stanowiąc najcenniejszą pamiątkę spośród licznych zabytków historycznych, godnych uwagi, rozrzuconych po całym powiecie kosowskim.

Kosów Poleski jest obecnie miastem powiatowym i był znany już w XV w. jako majątek Chroptowiczów. Znajduje się w nim stary kościół fundacji Tyszkiewiczów z XVI wieku i cały kompleks budynków przy ul. Kościuszki, należących dawniej do książąt Sapiehów, których główną siedzibą była Różana, gdzie znajdują się ruiny wspaniałego ongiś pałacu, z pięknym portykiem i bocznymi arkadami. Mury tego pałacu gościły niegdyś Zygmunta I, Władysława IV w r. 1644 i w r. 1784 króla Stanisława Augusta. Posiadając i wiele innych jeszcze pamiątek historycznych, do chwili obecnej Różana ma charakter staropolskiego miasta.



Różana. Fot. M. Gajak
Portyk pałacu Sapiehów.

W odległości 7 km. od Różany znajduje się majątek Połońsk, z pięknym dworem, należącym niegdyś do Zawiszów. Tam również, wśród malowniczych drzew na wzgórzu, wznosi się stara kapliczka. Powracając jeszcze do Mereszowszczyzny, należy wspomnieć o pałacu Pusłowskich, dość dobrze dziś zachowanym, w którym obecnie mieści się siedziba starostwa. Wybudowany i zamieszkały był przez Pusłowskich, herbu Szeliga, dawnej rodziny litewskiej, wywodzących się z linii Kazimierza-Michała Pusłowskiego, podstolego i chorążego pińskiego z r. 1691.



Mereczowszczyzna. Fot. M. Gajak
Pałac Pusłowskich.

Dalej na południe, w pobliżu jeziora Czarnego, jest maj. Piaski, w którym znajduje się piękna kapliczka, oryginalna baszta obronna i zamek myśliwski ze wspaniałą bramą wjazdową. W odległości 2 km. od maj. Piaski, we wsi Olszewo stoi kościół z r. 1809, gdzie pochowany jest Xawery Lubecki.

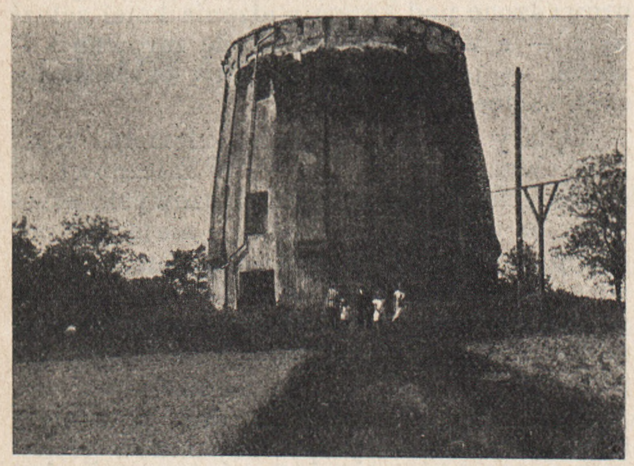
Na terenie powiatu znajdują się również bardzo ciekawe budowle wodne pierwszorzędnego rodzaju, jak kanał Ogiński, wybudowany w latach 1768—1784 przez Michała Kazimierza Ogińskiego, wojewodę wileńskiego i hetmana litewskiego.

Wcałym powiecie można zaobserwować wiele osobliwości etnograficznych, ciekawych zwyczajów ludowych, charakterystyczne stroje i hafty regionu.

Jak całe Polesie, tak i powiat kosowski, zupełnie zespolony z jego przyrodą i ludnością, jest nie zorganizowanym jeszcze terenem dla turystyki krajowej, daje jednak mnóstwo atrakcji turystycznych i posiada

lepsze warunki, aniżeli inne okolice Polesia, stwarzając większe możliwości rozwoju ruchu turystycznego. Duże bogactwo dzikiej natury, często nie tkniętej jeszcze przez człowieka, o swoistym dla Polesia charakterze, piękne jeziora (Czarne, Białe, Bobrowskie, Wygonowskie), kanały i rzeki, płynące wśród bagien i lasów, prawie dziewiczych, dają malownicze i oryginalne widoki, zachwycają każdego turystę. Każdy poza tym zakręt drogi, każdy następny kilometr na niej przebyty, odsłania coraz to nowy krajobraz natury, wśród z rzadka rozsianych osiedli ludzkich.

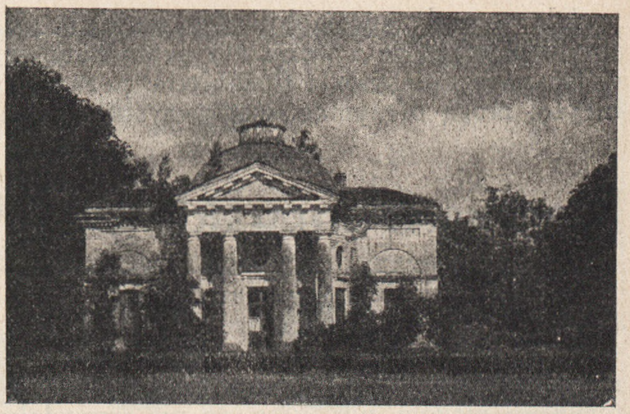
W lasach kosowskich znajduje się wiele zwierzyny, gdzie spotkać można króla puszcz kresowych — łosia brodacza, czasem rysia, w większej ilości dziki, zające, kozły i t. p. Z ptactwa gnieżdżą się w tych samych lasach cietrzewie, sowy, jastrzębie i, poza Augustowskiem, jedynie tu, z całego obszaru Ziem Wschodnich, spotykamy głuszce. Należy on



Piaski. Baszta. Fot. M. Gajak

do ptaków grzebiących o dziobie krótkim, bardzo płochliwy i czujny, nie pozwalający się zbyt blisko podejść nikomu. Możliwym jest podejście go i ujrzenie z bliska tylko na wiosnę, gdy nastaje pora ich schadzek miłosnych, zw. tokowaniem. Wówczas to samiec, osobliwym głosem zwołuje na umówione miejsce samice i nasrożony wykonuje w okół nich śmieszne ruchy i pląsy. W tym zapamiętaniu nie zwraca on już uwagi na otoczenie i nie wyczuwa tak, jak innym razem, ukrytego obok myśliwego lub obserwatora. Głuszec-samiec jest nieco mniejszy od indyka; ma wachlażowaty ogon, w długie pióra opierzoną gardziel i zielono lśniącą pierś. podczas, gdy samiczka dużo jest mniejsza od niego i jednolitego koloru pstrego.

Bagna i jeziora roją się również od wszelkiego rodzaju ptactwa wodnego, jak: dzikich kaczek, gęsi, nurów, bocianów oraz, spotykane na rz. Zegulance, żerowiska bobrowe.

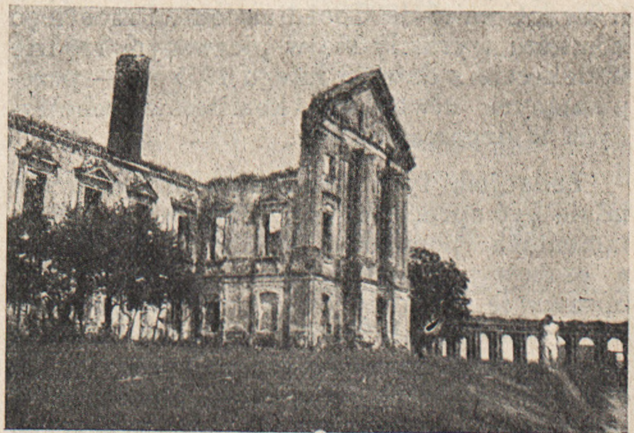


Piaski, pow. Kosów Pol. Fot. M. Gajak
Zamek myśliwski.

Powiat kosowski pod względem turystycznym, tak wodnym, jak i lądowym oraz w dojazdach kolejowych, należy do najlepszych terenów na Polesiu.

Z Pińska można dojechać rzeką Jasiołdą i kanałem Ogińskiego, przez jezioro Wólkowskie, oddalone od Telechan o 3km., w których jest schronisko turystyczne i przystań, do jeziora Wygonowskiego, największego w powiecie (40 km. kw.), poza tym, tą samą rzeką i kanałem do malowniczego jeziora Hoszcza, wreszcie tak samo z Pińską, rzeką Jasiołdą do jeziora Sporowskiego, a stąd kanałem Sporowskim i Bobrowieckim do jeziora Bobrowieckiego, czy kanałem Drogobużem do jeziora Czarnego i rz. Zegulanki.

Stan dróg bitych i gruntowych w powiecie przedstawia się zadowalająco dla ruchu samochodowego. Oprócz komunikacji wodnej, do wszystkich tych jezior i miejscowości, godnych zwiedzenia, dojechać również można drogami lądowymi. Większość tych dróg biegnie obok bagien i przez piękne lasy, dając możność podziwiania piękna Polesia z samochodu.



Różana. Pałac Sapiehów. Fot. M. Gajak

Dla wygody automobilistów znajdują się stacje benzynowe i warsztaty samochodowe w Kosowie Poleskim i Różanie, a poza tym turyści mogą otrzymać we wszystkich siedzibach gmin pomoc, a w miastach, po niskich cenach, nocleg i garażowanie samochodu.

Mieczysław Gajak.

Kryzys francuskiego przemysłu samochodowego

Jak zaznaczyłem w poprzednim artykule (Touring Nr. 8/1936), niektóre rozporządzenia wydane we Francji mające na celu ożywienie rozwoju przemysłu samochodowego i motoryzacji wogóle, nie tylko, że nie wywołały pożądanych skutków — ale przeciwnie wywołały dalszy spadek i ograniczenie obrotów samochodami.

Do rozporządzeń tych przede wszystkim zaliczyć należy zastąpienie od dnia 1/II.1934 r. podatku od samochodów (art. 20 prawa z dnia 23 grudnia 1933 r.) przez dodatkowe opodatkowanie środków napędowych (wynoszące 0.50 fr. fr. od litra paliwa). Ponieważ wobec tego obciążenie podatkowe jednego litra normalnego paliwa w handlu detalicznym doszło do 1.52—1.55 ff. — konsumcja ogólna roczna spadła w roku 1935 w porównaniu z rokiem 1933 o 10% (tj. do 2.200.000 ton) — a oleju gazowego nawet o 50% (do 250.000 ton). Ta ostatnia cyfra jest bardzo zastanawiającą — wskazuje bowiem jasno na wybitny spadek eksploatacji samochodów przemysłowych.

Sprawa ta łączy się ściśle z t. zw. „koordynacją" t. j. współpracą pomiędzy kolejami żelaznemi i samochodami. Celem dokładnego zorientowania się w obecnym stanie tego zagadnienia we Francji, zauważymy — iż przewozy samochodowe podzielono tam na trzy główne kategorie: przewozy osobowe, przewozy ciężarowe publiczne i przewozy ciężarowe prywatne. Zasadniczo sprawa „koordynacji" została ujęta dekretem z dnia 19 kwietnia 1934 r. Na mocy dekretu utworzono przy Ministerstwie Robót Publicznych t. zw. „Comité de Coordination". Prace tego komitetu wyraziły się w pierwszym rzędzie w dekrecie z dnia 25 lutego 1935 r., — przepisującym utworzenie komitetów technicznych w departamentach.

Zadaniem tych komitetów regionalnych miało być opracowanie porozumień w departamentach pomiędzy kolejami żelaznemi, a osobowymi przewozami samochodowymi. Sprawy te natrafiły jednak na bardzo wielkie trudności, jak również opór nie tylko ze strony przedsiębiorców samochodowych, ale również ze strony miejscowych czynników samorządów gospodarczych, nie widzących pożytku dla gospodarki narodowej — w usunięciu konkurencji zarówno pomiędzy kolejami i przewozami samochodowymi, jak i pomiędzy oddzielnymi przedsiębiorstwami samochodowymi.

Sprawę transportów ciężarowych miały uregulować dekrety: z dnia 10 lipca i 13 lipca 1935 r. Dekrety te miały przeprowadzić dwie zasady:

a) wprowadzenie opłat od tonnokilometra na rzecz państwa, i

b) usunięcie konkurencji pomiędzy kolejami żelaznymi i samochodami ciężarowymi w t. zw. transportach publicznych.

Obie te zasady jednak miały być przeprowadzone pod kątem widzenia kolei żelaznych — a właściwie na szkodę zarówno klijenteli — jak i przedsiębiorstw eksploatujących samochody.

Opłaty bowiem od tonno-kilometra zróżniczkowane są wzwyż — w zależności od większych odległości przewozowych, przewozy na odległości większe — mają być podzielone pomiędzy kolejami i samochodami, wreszcie taryfy przewozowe kolejowe — mogą być —wobec wprowadzenia opłat od tonno-kilometra na ciężarówkach — równolegle podnoszone.

Takie ujęcie sprawy natrafiło naturalnie także na zrozumiały opór czynników gospodarczych jak — izb handlowych i t. p.

Sprawa zaś „koordynacji" — zarówno w komunikacji autobusowej, jak i ciężarowej nie posunęła się właściwie naprzód, podczas gdy na mocy dekretu z dnia 19/IV.1934 r. żadne nowe przedsiębiorstwo eksploatujące samochody nie może powstać, ani się rozwinąć.

Zahamowanie jednak przewozów samochodowych nie pomogło kolejom żelaznym. Deficyt bowiem kolei żelaznych wzrósł w roku 1935 — w porównaniu z rokiem 1934 o 650 milionów franków fr. — a wpływy eksploatacyjne spadły o 1 miliard 200 mil. fr. fr.

Z drugiej zaś strony ilość wozów przemysłowych pochodzenia krajowego nabytych we Francji w roku 1935 wyniosła tylko około 19.000 sztuk (ogólna ilość 21.000 sztuk), wobec 26.500 sztuk (ogólna ilość 28.000 sztuk) w roku 1933 i 50.000 sztuk w roku 1929. Poza tem państwo poniosło znaczne straty wobec zmniejszonych wpływów podatku od materiałów pędnych.

Jak widać z powyższego część niezawod-

nie odpowiedzialności za ciężką sytuację przemysłu samochodowego we Francji ponoszą koleje żelazne i to przez niezrozumienie interesów własnych i szukanie winnych i przyczyn swej deficytowej gospodarki poza ramami swych własnych organizacji.

Były jednak jeszcze inne przyczyny, które spowodowały załamanie się wielu i to nawet bardzo poważnych fabryk samochodowych we Francji.

Do najważniejszych należy zaliczyć rozproszkowanie przemysłu samochodowego — datujące się z okresu dobrej koniunktury. W roku 1930 pracowało we Francji 65 fabryk i fabryczek produkujących 169 modeli wozów osobowych. Ilość ta spadła w roku 1933 do 20 zakładów i 64 modeli. O trudnościach w jakich znajduje się francuski przemysł samochodowy świadczą najlepiej:

upadłość fabryki Donnet'a (kapitał zakładowy 35.000.000 fr. fr.) i załamanie się Citroen'a — w końcu 1934 r., połączenie się fabryk Delage'a i Delahaye'a w połowie 1935 r., ograniczenie produkcji fabryk Chenard & Walcker, zamknięcie fabryki Bugatti'ego w Alzacji, wreszcie ostateczne zamknięcie we wrześniu b. r. fabryki Talbota w Paryżu, zatrudniającej około 1000 robotników i urzędników.

Zresztą zamknięcia bilansowe wielu fabryk samochodowych mówią same za siebie. Prócz Renault'a pracującego w specjalnych warunkach i Peugeot'a, interesy którego dzięki rozumnej polityce i wykorzystaniu niepowodzeń konkurentów stoja dobrze (czysty zysk za rok 1935 — wynosił 45.944.00 fr. fr. — wobec czystego zysku 38.000.000 fr. fr. w roku 1934) — wiele towarzystw wykazuje straty. I tak np.:

Rocher-Schneider 1.448.000 ffr. za rok 1934
Moteurs-Salmson 5.432.590 ffr. „ „ „
Rocher-Schneider 2.457.500 ffr. „ „ 1935
Chenard & Walcker 1.874.160 ffr. „ „ „

W poniższej tablicy zestawiono dane o ilości zakładów i produkowanych modeli wozów osobowych w ostatnich latach we Francji w porównaniu z rokiem 1930.

LATA	1930	1934	1935	1936
Ilość fabryk	65	33	27	22
Ogólna ilość Modeli osob.	168	100	77	64

W ogólnej ilości było fabryk produkujących modele:

W LATACH	1930	1934	1935	1936
Modeli 7	1	—	—	—
„ 6	—	1	—	—
„ 5	6	2	3	3
„ 4	7	9	7	6
„ 3	16	6	4	3
„ 2	21	9	10	8
„ 1	14	12	3	—

Jak widać z powyższej tablicy najsilniejszej redukcji uległy mniejsze zakłady produkujące po jednym lub dwa modele samochodów osobowych.

Dalsza konsolidacja lub ewentualne zatrzymanie mniejszych fabryk zdaje się być koniecznością gospodarczą, jakkolwiek w obecnej chwili wobec dewaluacji waluty francuskiej dla rozwoju i ekspansji samochodowego przemysłu francuskiego otwierają się nowe możliwości. Oto wykaz głównych fabryk francuskich produkujących wozy osobowe w roku 1935:

M. Berliet S. A. założone w roku 1899 — przy 5 robotnikach, w 1906 posiada 4 fabryki w Lyon-Monplaisir. Podczas wojny światowej wykonywało działa, auto-mitraljezy, ciężarówki, wozy specjalne etc. W roku 1917 — przekształcona na Sp. Akc. Produkuje (prócz osobowych) wozy ciężarowe i specjalne. Jest to fabryka, która pierwsza zainteresowała się we Francji paliwem ciężkiem i stałem.

Bugatti — w Molsheim produkuje samochody wyścigowe, turystyczne i motorówki kolejowe.

Chenard & Walcker — jedna z najstarszych fabryk francuskich, założona w roku 1888, w roku 1906 przekształcona na Spółkę Akcyjną z kapitałem 1.600.000 ffr. — który po kilku latach podwyższono do 50.000.000 ffr. Fabryki w Gennevilliers.

S. A. André Citroën, jedno z najmłodszych Towarzystw — od roku 1905 — do końca wojny światowej pracowało na obronę kraju. W roku 1919 rozpoczyna jako pierwsza na kontynencie seryjną taśmową produkcję samochodów i w roku 1929 — dochodzi do produkcji 400 wozów dziennie — pokrywając nieco więcej niż jedna trzecia całego zapotrzebowania w kraju i eksportując około 40 proc. swej produkcji. W końcu 1934 załamuje się i w roku 1935 zmienia właściciela.

L. Delage i Cie fabryka w Courbevoie.

S. A. Delahaye — założona w 1845 jako fabryka produkująca maszyny do ceramiki, silniki gazowe i naftowe, produkcją samochodów zajmuje się od 1893.

Fiat S. A. (Gimca) założona w 1935 — w Nanterre jako Sp. Akc. z kapitałem 32.000.000 ffr. z przekształcenia Tow. „S. A. Française pour la Fabrication en France des Automobiles „Fiat" w Suresnes.

S. A. Hispano-Suiza — kap. 42.000.000 f. fr. fabryka w Bois-Colombes.

S. A. Hotchkiss fabryki w Saint-Denis sur Seine.

S. A. Matford powstałe w roku 1934 — przez nabycie większości akcji Tow. Mathis — przez Ford Motor Company. Kapitał 20.000.000 ffr.

S. A. Panhard & Lerassor założone w roku 1845 — jako fabryka maszyn do obróbki drzewa.

S. A. Peugeot — produkuje od 1887 r. rowery, w roku 1891 wypuszcza pierwszy samochód (t. zw. quadricycle à gazoline o mocy 2.5 KM). Podczas wojny dostarcza około 10.000 wozów ciężarowych dla armji. Kapitał akcyjny — wynosi obecnie 250 miljonów fr. fr.

S. A. des usines Renault założone w 1898 r. posiada obecnie kapitał akcyjny 120 miljonów fr. fr. Wykonywa prócz objektów wojskowych samochody osobowe i ciężarowe, silniki Diesla, traktory i materiał lotniczy. Fabryki w Billancourt.

S. A. TALBOT fabr. Suresnes.

Voisin — znana fabryka lotnicza w Issy-les Moulineaux.

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów.

Inż. Eugenjusz Porębski

Pociągi o linjach opływowych

Potężny rozwój automobilizmu, zaczął wyraźnie zagrażać kolejnictwu, szczególnie w tych krajach, gdzie koleje należą do prywatnych towarzystw akcyjnych. Obok lotnictwa osobowego, pojawienie się autobusów z miejscami sypialnemi, przecinających w ciągu nocy znaczne przestrzenie kraju z szybkością nie gorszą a nawet czasami lepszą od „staruszki kolei" musiały wywołać jakąś reakcję.

To też od kilku ostatnich lat coraz częściej spotykamy się z nowymi próbami ulepszenia parowozów i wagonów jedynie w tym celu, by zapewnić pasażerom nietylko wygodną lecz i bardzo szybką jazdę.

Zdawało się, że parowozy w swej stu-kilkudziesięcio letniej ewolucji doszły do takiego stopnia rozwoju, że tu nic więcej nie można dodać ani odjąć jak np. w konstrukcji roweru. A jednak...

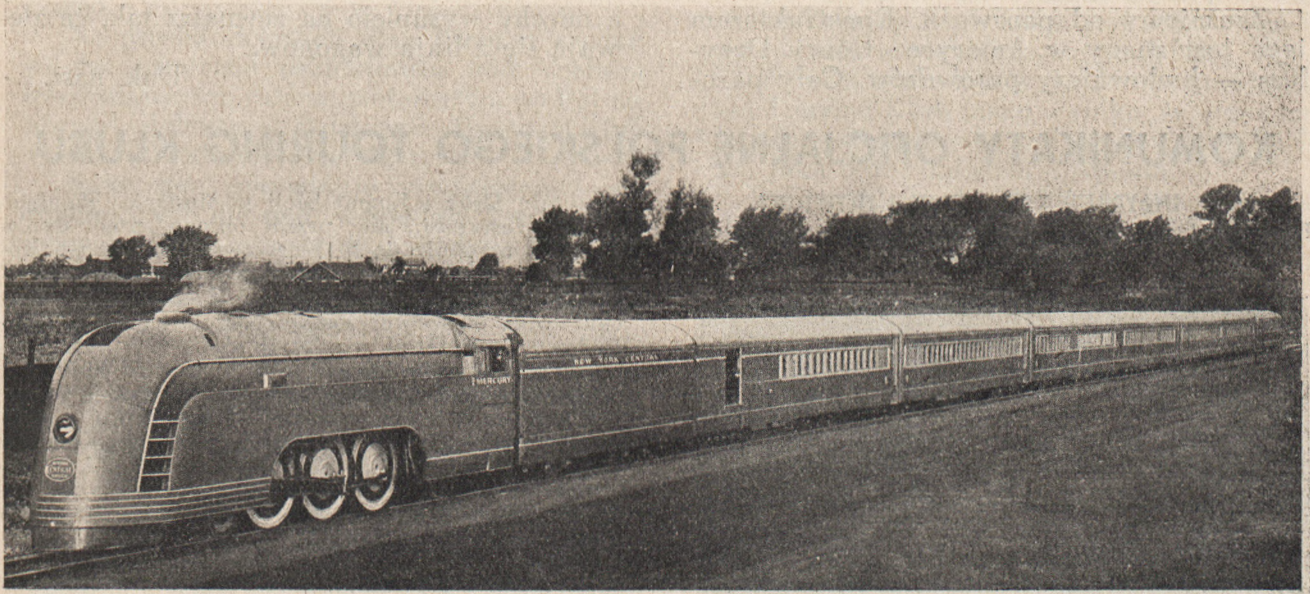
Konstruktorzy zostali przyciśnięci do muru. Postawiono im bowiem trudne do rozwiązania zadanie: zwiększyć szybkość parowozów i zmniejszyć marnotrawstwo paliwa i energji. Przeciętne parowozy mają zaledwie 12% wydajności użytecznej w stosunku do zużywanego paliwa. Silnik Diesla wmontowany do wagonu torpedy posiada wydajność energetyczną około 40% jest więc nawet przy droższym paliwie ekonomiczniejszy od maszyny parowej — pożeracza węgla.

Ale od czego postęp. Jeżeli konkurencyjne środki lokomocji jak samochód i samolot zagrażają parowozom, trzeba z ich doświadczenia z ich ulepszeń wybrać to co się jeszcze da zastosować do ciężkiej i niedogodnej konstrukcji parowozów.

Poddawszy krytyce nietylko istotę konstrukcji samej maszyny parowej lecz i jej kształty zewnętrzne postanowiono szukać w tym właśnie kierunku błędów, usunąć je i na tem coś zaoszczędzić.

Do takich szczęśliwych rozwiązań należy unowocześnienie budowy parowozów przez nadanie im kształtów opływowych i usunięcie wszelkich płaszczyzn i załomów, wywołujących wiry i opory powietrzne.

Zwrócił już na to uwagę znany niemiecki konstruktor samochodów i lotnik inż. Rumpler, budując pierwszy samochód o linjach aerodynamicznych zaraz po wojnie, uzasadniając swój krok dokładnymi obliczeniami. Niestety jego samochody podobne do kurzego jaja na czterech kółkach nie przyjęły się a kształty opływowe dopiero teraz, nieśmiało (i mocno nadwyrężone przez artystów projektujących zewnętrzny wygląd samochodu) dopiero w ostatnim roku zaczynają wchodzić w modę.



Amerykański pociąg „Mercury" o linjach opływowych.

Opór powietrza oblicza się według wzoru: $W=0,122 \times F \times v^2$

Jeżeli więc za F podstawimy 1 metr kw powierzchni, a za v szybkość posuwającego się pociągu, czy samochodu n. p. 28 m. na sekundę co odpowiada 100 km na godzinę, otrzymamy opór płaszczyzny czołowej wynoszący 97 kg. Gdy jednak zwiększymy szybkość do 200 km/godz. czyli wstawimy do naszego wzoru v=56 m/sek. otrzymamy już opór wynoszący 382 kg. Ten gwałtowny

przyrost oporu rosnący w drugiej potędze, pochłania olbrzymią energję posuwających się wehikułów, tem więcej że takie parowozy muszą mieć z natury swej konstrukcji znaczne powierzchnie czołowe.

Toteż z chwilą gdy konstruktorzy zwrócili na ten jeden szczegół swą uwagę, trzeba było nietylko przerobić parowozy, lecz i wszystkie wagony w taki sposób, by nic nie wystawało na zewnątrz.

Stwarzanie nowych typów parowozów i wagonów kryje w sobie jedną wielką niedogodność: przestają one być znormalizowane, stanowią odrębne jednostki, które już nie dają się doczepić do innych zespołów.

Dla przykładu opiszemy jeden z takich nowych pociągów, który niedawno pojawił się w Ameryce na linji Nowy York — Detroit — Cleveland. Pociąg ten nosi nazwę „Mercury" a osiąga szybkość 93 mil ang. na godzinę czyli około 150 km.

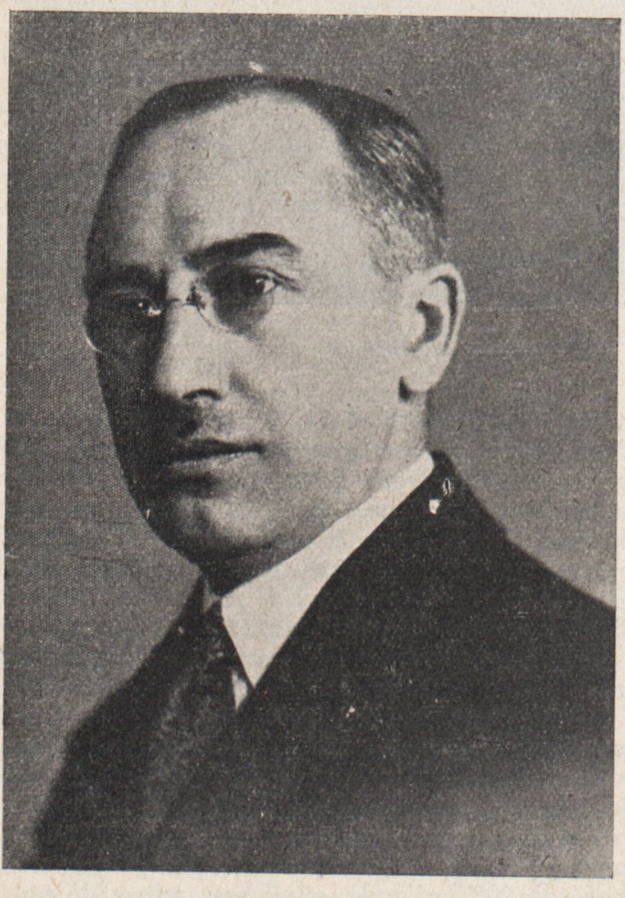
Zaczniemy od parowozu. Konstruktorem jego jest znany w Ameryce Henry Dreyfuss — budowniczy parowozów. Cały parowóz wraz z tendrem został zupełnie okryty osłonami z blach. Komin prawie zupełnie zniknął i raczej można się domyśleć jego istnienia z snującego się dymu. Na przedzie pojawił się jeden silny reflektor elektryczny pomieszczony w pośrodku i gładko pokrywający się z osłaniającemi blachami. Jedynie mechanizm kół napędowych nie został okryty, gdyż maszynista musi tu mieć dostęp. Z obu stron wzdłuż kotła znajduje się osłonięta galeryjka dla nadzoru i smarowania. Część podwozia odsłonięta na zdjęciu jest wieczorem i w nocy silnie oświetlona, by nie przeoczyć żadnego drobiazgu w czasie krótkich postojów.

Odrazu rzuca się w oczy, że zarówno między parowozem i tendrem jak i między poszczególnymi wagonami nie widać tak pospolitych na świecie miechów z dużymi odstępami. Dla uniknięcia wirów powietrznych przestrzeń tę zmniejszono do możliwych granic a miechy wysunięto na zewnątrz tak, że zlewają się z linją wagonów.

Dok. nast.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

Ś. P. INŻYNIER STEFAN SIŁA-NOWICKI
Dyrektor Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji.



Inż. Stefan Siła-Nowicki urodził się dnia 14.XII. 1889 r. w Olszanie dawnej guberni Kijowskiej. Po ukończeniu gimnazjum w Moskwie wstępuje do Instytutu Dróg i Komunikacji w Moskwie. Po ukończeniu Instytutu, ale przed obroną prac dyplomowych wstępuje do b. Warszawskiego Okręgu Komunikacji, gdzie pracuje przy studjach przebudowy mostów na Bugu, Narwi, Pilicy i Wieprzu. Po wybuchu wojny światowej zostaje naczelnikiem Oddziału Budowy przy III-ej rosyjskiej armii i w tym charakterze kieruje robotami przy budowie i naprawie całego szeregu dróg i mostów w Lubelszczyźnie i Grodzieńszczyźnie, b. gub. Mińskiej. W lutym 1916 r. składa egzaminy państwowe w Instytucie Dróg i Komunikacji i uzyskuje tytuł inżyniera komunikacji, a następnie powraca na swe dawne stanowisko i pozostaje na nim do demobilizacji. W styczniu 1919 r. wraca do kraju i zostaje przyjęty do Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie, gdzie jest kierownikiem partji studiów przy budowie linii Kutno — Strzałków. Po ukończeniu projektów inż. St. Siła-Nowicki przechodzi do przedsiębiorstwa prywatnego techniczno-budowlanego, gdzie zostaje kierownikiem robót. W r. 1920 wstępuje jako ochotnik do wojska i pozostaje w nim do ukończenia wojny. Po powrocie z wojska inż. St. Siła-Nowicki powraca do służby państwowej i zostaje kierownikiem oddziału dróg i mostów Nowogródzkiej Dyrekcji Okręgowej robót publicznych. W r. 1925 przechodzi do Lublina na stanowisko dyrektora robót publicznych. W r. 1926 przeniesiony jest do Wilna, a w 1932 r. do Krakowa. W r. 1933 mianowany jest inspektorem Głównej Inspekcji Komunikacji i w tymże roku obejmuje stanowisko Dyrektora Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji.

Dyrektor Siła-Nowicki odznaczał się niezwykłym poczuciem obowiązku i odpowiedzialności oraz szybkością trafnych decyzji. Działalność Jego zawodowa, jako inżyniera i administratora, uwidacznia się w robotach z dziedziny budowy mostów i dróg wykonanych pod jego kierownictwem, a między in. w dokończeniu i oddaniu do użytku publicznego mostu przez Wisłę w Krakowie, w budowie mostów przez rz. Sołę w Kobiernicach, przez Wisłę w Modlinie, Puławach, Toruniu, Włocławku i Płocku oraz przez Pilicę w Białobrzegach.

Ze specjalną troskliwością i pieczą odnosił się ś. p. Siła-Nowicki do zagadnienia rozbudowy sieci

dróg. Jako Dyrektor Departamentu objął urzędowanie w okresie największego kryzysu. Mimo to jednak dzięki swym zdolnościom i energii zdołał pokonać wielkie trudności i doprowadzić, że ub. rok 1935 był jednym z najlepszych dla rozbudowy dróg. Zbudowano bowiem w tym roku przeszło 1.100 klm. nowych dróg oraz ponad 320 klm. ulepszonych nawierzchni. Przedwczesna śmierć nie pozwoliła Mu spełnić dalszych planów i zamierzeń.

Za wybitne zasługi położone w dziedzinie pracy zawodowej i społecznej, Dyrektor Stefan Siła-Nowicki odznaczony był oficerskim orderem Odrodzenia Polski i Złotym Krzyżem Zasługi.

Ś. p. Dyrektor Siła-Nowicki był członkiem Rady Głównej Ligi Drogowej.

PREZYDJUM POLSKIEGO TOURING KLUBU U PANA PREMJERA GEN. SŁAWOJ-SKŁADKOWSKIEGO

Pan Premjer przyjął na specjalnej audjencji delegację Polskiego Touring Klubu w osobach Prezesa Wiceministra Ferdynanda Świtalskiego oraz Wiceprezesa St. Reszczyńskiego.

Na prośbę delegacji Pan Premjer zgodził się na przyjęcie protektoratu nad wielkim krajoznawczym raidem motorowym po Polsce, diencji delegację Polskiego Touring Klub w dn. 16—18 kwietnia 1937 r.

Raid ten przewiduje zwiedzenie wyróżniających się pod względem krajoznawczym miejscowości i zdrojowiska na terenie całej Rzeczypospolitej, specjalną punktację za przejazd przez takie miejscowości, znaczną ilość nagród lokalnych za spełnienie urozmaiconych warunków oraz mety regionalne z osobnymi nagrodami w niektórych miastach wojewódzkich.

Pozatem delegacja przedstawiła Panu Premjerowi projekty znakowania dróg na wzór zachodnio-europejski oraz sprawę ustanowienia specjalnej odznaki motorowej.

Do projektów Touring Klubu Pan Premjer ustosunkował się przychylnie.

DELEGACJA POLSKIEGO TOURING KLUBU U PANA MINISTRA KOMUNIKACJI

Pan Minister J. Ulrych przyjął na dłuższej audiencji Prezydjum Polskiego Touring Klubu w osobach Prezesa P. Wiceministra Skarbu Ferdynanda Świtalskiego i Wiceprezesa Stanisława Reszczyńskiego.

W czasie tej audiencji, która trwała przeszło godzinę delegacja przedstawiła Panu Ministrowi cały szereg spraw, mających poważne znaczenie dla rozwoju turystyki i motoryzacji.

Równocześnie delegacja prosiła Pana Ministra o przyjęcie protektoratu nad organizowanym krajoznawczym raidem po Polsce.

MAPA STANU DRÓG.

Ukazanie się w sprzedaży mapy stanu dróg Polskiego Touring Klubu wywołało w prasie obszerną polemikę zarówno rzeczową i trafną, jak i złośliwą.

Tych, którzy nie zupełnie orientują się ile nakładu pracy i jaki koszt pociąga za sobą opracowanie i wydanie wzorowej mapy stanu dróg informujemy, że na zebranie i skompletowanie całego materiału trzeba aż 8-miu miesięcy i że wydana na rok 1936/37 przez Touring Klub mapa jest pierwszym tego rodzaju wydawnictwem w Polsce.

Z treści wielu listów, jakie otrzymuje Polski Touring Klub jasno wynika, że mapa znakomicie spełniła swe zadanie i wypełniła lukę, jaka w tej dziedzinie istniała.

Jeśli są błędy, to wynikają one na skutek danych z terenu, jakie Polski Touring Klub otrzymał od czynników oficjalnych. Trudno przecież było je zmieniać, tem więcej, że system taki zastosowano po raz pierwszy, a więc pojedyncze, drobne zresztą niedokładności powinny być nawet dla złośliwego laika zupełnie zrozumiałe i z tego tytułu nikomu winy przypisywać nie należy, a organizację społeczną usprawiedliwić.

Zarząd Touring Klubu wyraża z góry podziękowanie tym osobom, które nadeślą rzeczowe uwagi odnośnie wydanej mapy, z których to uwag Zarząd chętnie skorzysta przy opracowywaniu nowej mapy stanu dróg na r. 1937/38.

OTWARCIE KOMUNIKACJI LOTNICZEJ WARSZAWA — ATENY.

W dniu 3 października b. r. o godz. 8 rano odbyło się na lotnisku cywilnym na Okę-



Kozioł-Zdrój. Wjazd do puszczy.

ciu uroczyste otwarcie komunikacji lotniczej Warszawa — Ateny. Po przemówieniach wiceministra Piaseckiego, posła greckiego i prezydenta miasta Starzyńskiego podkreślających znaczenie skrócenia odległości między Polską a Grecją po przez linie lotnicze „Lot", punktualnie o godz. 9 wystartował 17 osobowy samolot w podróż inauguracyjną zabierając przedstawicieli Minist. Komunikacji, linii lotn.: „Lot", LOPP i prasy.

Z ramienia P. T. Klubu wziął udział w uroczystości prezes Zarządu gł. wicem. Świtalski.

DELEGATURA POLSKIEGO TOURING KLUBU W POZNANIU WSPÓŁPRACUJE Z WŁADZAMI W PATROLOWANIU RUCHU NA DROGACH PUBLICZNYCH

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu wystąpił w marcu b. r. z inicjatywą współdziałania z władzami administracyjnymi w kontrolowaniu ruchu na drogach publicznych.

Inicjatywa Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu nie została przyjęta przez Komendą Główną Policji Państwowej, wobec czego sprawa na terenie okręgu Warszawy nie doszła do skutku.

Przychylne natomiast ustosunkowanie się do analogicznej inicjatywy Delegatury P.T.K. w Poznaniu ze strony miejscowych władz spowodowało, że Delegatura w Poznaniu intensywnie pracuje nad podniesieniem bezpieczeństwa na drogach.

W przeciągu 6 dni wyjazdowych skontrolowano ogólem trasę 1164 klm. długości, robiąc 68 doniesień karnych i 60 mandatów karnych doraźnych. W akcji tej brało udział 18 członków: PP. Domagalski Roger, prok. Jaszczewski Rajmund, Przybyla Alfons, dr. Weise Georg, inż. Rowecki Marjan, Kycler Stanisław, Frankowski Wacław, dr. Cyprian Tadeusz, dr. Peiser Ryszard, Sterczewski Edward, Rynowiecki Andrzej, dr. Bubieński Franciszek, Queck Christian, dr. Walterowa Marianne, dr. Ceglińska Erna, F-a Polski Fiat, F-a Knorr, F-a Zagórski. W patrolowaniu szos uczestniczyło za każdym razem od 4 — 5 wozów prowadzonych przez właścicieli w asyście posterunkowych Policji Państwowej.

Wyniki na terenach patrolowanych są dodatnie. Ze względów formalnych patrolowano tylko powiat Poznański, lecz obecnie po okólniku Prezesa Rady Ministrów Urząd Wojewódzki ułatwił akcję rozszerzając pełnomocnictwo posterunkowych na całe Województwo.

OFICJALNE WYNIKI RAIDU SAMOCHODOWEGO POD HASŁEM „JESIEŃ NA KURPIACH"

Dnia 10 i 11 b. m. odbył się organizowany przez Polski Touring Klub Raid Samochodowy do Kozioł Zdroju pod hasłem „Jesień na Kurpiach". Raid składał się z 3-ch części: etap dzienny, nocna jazda patrolowa oraz próba sprawności.

Do raidu zgłosiło się 12 zawodników z Warszawy i Łodzi, którzy zostali podzieleni na dwie kategorje: A — samochody o pojemn. cylindrów do 2000 cm. i B — samochody o pojemn. cyl. powyżej 2000 cm.

W ogólnej klasyfikacji zwyciężył p. inż. Aleksander Kleiber (Polski Touring Klub) na samochodzie D. K. W. uzyskując $156^{1}/_{5}$ punktów. Dalsze miejsca zajęli: pp. Dodacki Jerzy (Polski Touring Klub) uzyskując $155^{3}/_{5}$ punktów, Rozenblat Jerzy (Polski Touring Klub) uzyskując $131^{2}/_{5}$ punktów, Dyr. Rozenblat Tadeusz Antoni (Polski Touring Klub) uzyskując 130 punktów, Red. Stanisław Misiakowski (Polski Touring Klub) $123^{1}/_{4}$ punktów, Minister Szumlakowski Marjan (Touring Klub Hiszpanji) uzyskując $100^{3}/_{5}$ punktów, Adw. Brodzka Irena (Polski Touring Klub) uzyskując $98^{1}/_{4}$ punktów, Rozenblat Mieczysław (Polski Touring Klub) uzyskując 46 punktów.

Dwa samochody wycofały się z konkursu.

Szczególnie ciekawą okazała się próba sprawności. Z próby tej zwycięsko wyszedł p. inż. Aleksander Kleiber na samochodzie D. K. W. Drugie miejsce zajął p Rozenblat Jerzy na Polskim Fiacie 508. Wyjątkowo dzielnie wykonała próbę sprawności, która między innymi obfitowała w tak emocjonujące momenty, jak opuszczenie przez kierowcę jadącego samochodu i następnie zajęcie miejsca w biegu, p. Brodzka Irena (Łódź). W próbie zrywu na dystansie 100 m. zwycię-



Puszcza Kurpiowska. Widok na Krzyż.
Pensjonat Kozioł-Zdrój.

żył p. Minister Szumlakowski Marjan na 8 cyl. Fordzie, drugie miejsce zajęła p. Brodzka Irena na Polskim Fiacie 508.

Ciekawa ta impreza udała się znakomicie, a zawodnicy powrócili z wycieczki z jak najmilszymi wrażeniami.

O wynikach tego raidu ukazał się błędny komunikat w prasie bez wiedzy Zarządu i „Jury". Komunikat ten został natychmiast sprostowany.

WYNIKI SKUTECZNEJ PROPAGANDY.

National Automobile Club w San Francisco nadesłał P. T. Klubowi zaproszenie do zorganizowania zbiorowej wycieczki członków P. T. Klubu do Kaliforni. Wymieniona organizacja nadesłała nam bogaty materiał, dotyczący zarówno warunków pobytu w Kaliforni, jak również mapy stanu dróg w Kaliforni do użytku naszych automobilistów. Polski Touring Klub podziękował za zaproszenie z którego, niestety, skorzystanie przez członków jest bardzo wątpliwe. Charakterystyczne zaproszenie to wynika ze stosunków, jakie łączą Polski Touring Klub ze wszystkimi organizacjami automobilowymi i turystycznymi na całym świecie.

POŚCIG ZA LISEM

Termin „Pościgu za lisem" organizowany przez Delegaturę Polskiego Touring Klubu w Łodzi ustalony został na niedzielę *dn. 8 listopada 1936 r.*

Pościg za lisem cieszy się wśród uczestników stale wielkim powodzeniem i sądząc z dotychczasowych zgłoszeń należy wnioskować, że zgromadzi na starcie poważne grono zawodników.

ZAPROSZENIE POLSKIEGO TOURING KLUBU DO CZECHOSŁOWACJI.

Liga CSL. Motoristu w Pradze zwróciła się oficjalnie do Polskiego Touring Klubu z zaproszeniem zorganizowania w roku 1937 automobilowej wycieczki do Czechosłowacji. W programie przyjęcia automobilistów polskich jest między innymi zwiedzenie wytwórni samochodów w Czechosłowacji.



Samochody przed próbą sprawności w Kozioł-Zdroju.

UDZIAŁ POLSKIEGO TOURING KLUBU W AKCJI OGUMIANIA WOZÓW M. ST. WARSZAWY.

Na konferencji u P. Prezydenta m. st. Warszawy, Prezes P. T. Klubu, P. Wiceminister Świtalski zgłosił w imieniu P. T. Klubu współpracę w akcji propagandy ogumiania wozów Warszawy. Polski Touring Klub wezmie udział w tygodniu propagandy ogumiania wozów m. Warszawy, a dla ustalenia formy współpracy wyznaczono z ramienia Polskiego Touring Klubu specjalnego Delegata.

W samej Warszawie straty wskutek niszczenia jezdni obręczami żelaznych kół i hacelami wynoszą około 5 milionów złotych w okresie 2-letnim i to na 14 milionów zł. wydatkowanych w tym czasie na jezdnie.

Wysunięty na konferencji projekt dopuszczenia ruchu na żelaznych obręczach tylko na peryferiach Warszawy przyjęty będzie przez automobilistów z gorącym uznaniem.

Do kwestii tej tak ważnej dla naszych dróg jeszcze powrócimy.

ZJAZD GWIAŹDZISTY DO ŁODZI

W Zjeździe Gwiaździstym do Łodzi, organizowanym przez Łódzki Automobil-Klub z okazji 10-lecia, uczestniczyło 75 zawodników, w tym 21 z łódzkiego oddziału P. T. Klubu.

Pierwsze miejsca w ogólnej klasyfikacji zdobyli pp.:

1) Urban Siemiątkowski z Automobilklubu Polski na samochodzie P. Fiat,, punktów 1715
2) Michał Czylingarjan z Łódzkiego Automobil-Klubu na samochodzie Mercedes, „ 1638
3) Paweł Ring z Automobilklubu Polski na samochodzie Steyer „ 1459

Poniżej podajemy listę uczestników „Zjazdu", członków łódzkiego koła Sekcji Samochodowej P. T. Klubu, w kolejności uzyskanych punktów:

12)	P. Jerzy Rozenblat	na	samochodzie	P. Fiat,	punktów	660
13)	„ dyr. Tadeusz Antoni Rozenblat	„	„	Fiat,	„	633
15)	„ „ Mieczysław Rozenblat		„	Fiat,	„	608
40)	„ Jerzy Sztal	„	„	Chrysler	„	466
42)	„ prezes Jan Weigt	„	„	P. Fiat	„	454
43)	„ Mieczysław Kronzilber	„	„	P. Fiat	„	451
44)	„ inż. Stanisław Podciechowski	„	„	Fiat	„	445
47)	„ „ Stefan Jerzy Lande	„	„	Ford	„	407
50)	„ „ Henryk Fabrykant	„	„	Citroen	„	388
53)	„ adw. Irena Brodzka	„	„	P. Fiat	„	374
54)	„ inż. Maurycy Chartan	„	„	Studebacker	„	365
56)	„ dr. Adolf Lipszyc	„	„	Delage	„	363
58)	„ Harry Fogiel	„	„	Hudson	„	348
59)	„ nacz. Ludwik Keller	„	„	Tatra	„	345
61)	„ inż. Juljusz Menkes	„	„	Ford	„	335
62)	„ inż. Antoni Pacak	„	„	Fiat	„	334
64)	„ Karol Hornberger	„	„	Opel	„	327
65)	„ płk. Henryk Buczyński	„	„	P. Fiat	„	326
66)	„ red. Juljan Cerski	„	„	Essex	„	304
73)	„ Jakub Bodzechowski	„	„	Hillman	„	121
74)	„ inż. Aleksander Müller	„	„	Fiat	„	61

Wymienionym członkom naszego oddziału zaliczono po 30 punktów do punktacji Nagrody Przechodniej Łódzkiego Oddziału P. T. Klubu.

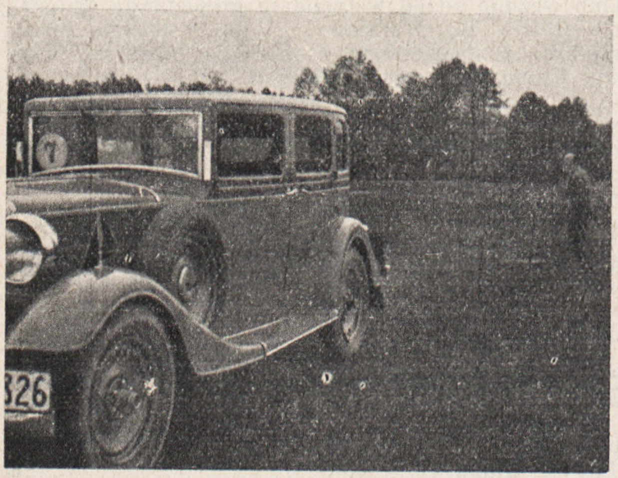
DROGI

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1. Wskutek ukończenia przebudowy jezdni szabrowej na bruk przez wieś Dzierżgowo na km. 21 drogi powiatowej Klewki — Dzierżgowo — zostaje otwarty ruch kołowy przez wieś Dzierżgowo pow. przasnyskiego na km. 21 drogi powiatowej Klewki — Dzierżgowo.

2. W związku z bardzo złym stanem mostu na rzece Świder na drodze gminnej Wiązownia — Mlądz — ruch kołowy i pieszy został od dnia 25 września b.r. zamknięty ze skierowaniem ruchu z Wiązowny do Mlędza traktem państwowym Lwowskim do Wólki Mlądzkiej, a następnie drogą gminną Wolka Mlądza—Mlądz.

3. W związku z przebudową podpór drewnianych mostu przez rzekę Wkrę w Pomiechówku — ruch kołowy na tym moście ogranicza się aż do odwołania do szybkości 10 km. na godzinę i do wagi pojazdu wraz z obsługą i ładunkiem do 8 tonn.



Raid do Koziel-Zdroju.
Próba sprawności. Samochód w biegu bez kierownicy.

4. Ze względu na stan mostu przez rzekę Ulatówkę na 40 km. drogi wojewódzkiej Sieluń — Krasnosielc — Chorzele — ruch pojazdów mechanicznych na tym moście ogranicza się aż do odwołania do szybkości 15 km. na godzinę i do wagi pojazdu wraz z obsługą i ładunkiem do 3-ch tonn.

5. W związku z całkowitą przebudową drogi państwowej Nr. 16 Kaliskiej na odcinku Łask — Sieradz— odcinek ten zostaje zamknięty z dniem 13.X.36 r. dla ruchu tranzytowego konnego, przeznaczonego do zarobkowego przewozu oraz dla wszelkich pojazdów mechanicznych. Ruch bezpośredni między Sieradzem a Łaskiem odbywać się będzie przez Mękę - Rossoszycę i Szadek, którymi to drogami objazdowymi będzie odbywać się koncesjonowany zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

6. Spowodu sypania nowej powłoki na drodze państwowej Kostrzyń — Toruń w km. 49,0 — 49,6 ruch kołowy na tym odcinku na przeciąg 2 tygodni będzie utrudniony.

7. Wskutek przystąpienia w dniu 15 października 1936 r. do profilowania nawierzchni szabrowej na drodze państwowej Poznań — Nakło nr. 17/8 w odcinku Piątkowo — Suchylas, co potrwa przypuszczalnie do 30 listopada b.r. — ruch kołowy na podanym odcinku odbywać się może w wymienionym wyżej czasokresie na latówce, — będzie więc nieco utrudniony.

8. W związku z zamierzoną naprawą mostu przez rz. Jatrankę w Nowojelni na drodze gminnej Nowojelnia — Dworzec w pow. Nowogródzkim, nastąpiła przerwa w komunikacji na tejże drodze w dniu 29 października b.r. Długość przerwy wynosi 7,5 km. Podczas naprawy mostu rzeczonego, ruch publiczny będzie się odbywać drogą państwową Nr. 3/18, poczynając od Nowojelni do Nowosiółek, a stąd drogą gminną przez wsie Tołkuny i Kocki do m-ka Dworzec. Długość objazdu wynosi około 13 km.

9. Most Nr. 8 na drodze państwowej Nr. 13/20 Zabłocie — Zwardoń został po ukończeniu budowy z dniem 19 września b.r. oddany do użytku publicznego i ruch wszelkich pojazdów między Żywcem a Zwardoniem odbywa się normalnie, bez objazdów.

10) Z dniem 15 września 1936 r. został zamknięty ruch komunikacyjny dla wszelkich pojazdów na moście Nr. 19/1 przez rzekę Siwkę w Moszkowcach na drodze wojewódzkiej Halicz — Żórawno — Stryj w km. 17.760. Objazd drogą powiat. Bursztyn — Siwka oraz państwową Nr. 9.

11. W związku z przystąpieniem do przebudowy drogi powiatowej Stanisławów — Tyśmieniczany w km. 1,2 od ulicy Tartakowej, zamyka na czas budowy wymieniony odcinek dla ruchu kołowego. Ruch kołowy ze Stanisławowa do Nadwórnej skierowany będzie ulicami: Zosiną Wolą, Legionów, Gołuchowskiego, drogą gminną Opryszowce — Krechowce do Opryszowiec.

12. Został otwarty ruch na drodze państwowej Nr. 9 na odcinku Stanisławów — Łysiec — Bohorodczany. Na wymienionej drodze została ułożona kostka bazaltowa na długość 1150 mb. zaś na 2500 mb. droga została gruntownie przebudowana.

13. Spowodu przebudowy została zamknięta dla wszelkiego ruchu kołowego w czasie od 28 września do 10 października 1936 r. droga państwowa Katowice — Strumień na odcinku od km. 42.074 do km. 42.500 przez Pawłowice. Objazd do Strumienia i Cieszyna przez Pszczynę.

14. Z dniem 23 września b.r. otwarty został most na drodze powiatowej Jarocin — Kowalew na Lutyni w Słupi. Naprawa została ukończona. Ruch kołowy i samochodowy odbywa się normalnie.

15. Na drodze państwowej Nr. 18 Toruń — Bydgoszcz w kmż 71,5 — 6 w Solcu Kujawskim przystąpiono do zrywania bruku celem założenia kanalizacji na tym odcinku. Miejsce to jest zagrodzone barierami, a w nocy oświetlone latarniami o czerwonym świetle. Kierownicy pojazdów mechanicznych winni baczniejszą zwracać uwagę na ten odcinek drogi, który jest dla ruchu kołowego aż do odwołania zamknięty. Objazd jest na miejscu oznaczony i może się odbywać przez: Rynek, ulice Kościuszki i Św. Stanisława.

16. W związku z uruchomieniem robót około budowy nowej nawierzchni na drodze powiatowej Szamotuły — Kaźmierz — Wilkowo — Buk na odcinku od Szamotuł do Piaskowa, które potrwają do dnia 25.10. 1936 r. — zamyka się dla komunikacji kołowej i pieszej wzmiankowany wyżej odcinek na okres wykonywania odnośnych robót. Drogę objazdową dla zamkniętego odcinka wyznacza się z Poznania — Grzebieniska — Kaźmierza — Muszkowa i okolicy przez Kąsinowo — Baborówko — Kępę.

17. Zamyka się aż do odwołania ruch kołowy przez wieś Dzierżgowo, a to w związku z przebudową jezdni na tej drodze, na km. 21 drogi powiatowej Klewki — Dzierżgowo, ze skierowaniem ruchu kołowego objazdowego drogą gruntową przez majątek Szumsk gm. Dzierżgowo.

18. Ruch kołowy na odcinku drogi wojewódzkiej Warszawa — Żyrardów stanowiącym ulicę Kozerkowską w m. Grodzisku Mazow. spowodu wykonywania na nim robót budowy mostu zostaje na czas od dnia 25 września do 10 listopada 1936 rż zamknięty ze skieroiwaniem ruchu kołowego objazdowego ulicami Krąśniczą i Żytnią.

19. W związku z przebudową mostu Nr. 25/1 na klm. 25 obok wsi Włosty Olszanka — od dnia 21.9 1936 r. wymieniona szosa na odcinku 400 mb. przed i 150 mb. za mostem została dla ruchu zamknięta. Objazd przez wieś Włosty Olszanka z lewej strony szosy, długości około 1 km. Objazd przewiduje się w przybliżeniu na okres 1 miesiąca.

20. Wskutek ukończenia budowy początkowego odcinka drogi Wawer — Świder oraz przebudowy mostu na km. 1,490 tejże drogi, ruch kołowy na odcinku drogi Wawer — Świder od traktu Brzeskiego do przejazdu kolejowego w Aninie został otwarty.

ULGI KOLEJOWE DLA CZŁONKÓW P. T. KL.

Polski Touring Klub podaje do wiadomości, że członkowie P. T. Klubu mogą korzystać z ulg kolejowych o ile zapiszą się do Sekcji Narciarskiej P. T. Kl. Informacje można otrzymać w Sekretariacie P. T. Kl., Kredytowa 5, w godzinach biurowych.

KONKURS NA ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW.

Książeczki na ilość przejechanych kilometrów w sezonie 1936 r., należy składać w biurze P. T. Kl. do dnia 15-go listopada b. r. Wyniki będą podane do wiadomości do dnia 15 grudnia b. r.

ORGANIZACJA OBSŁUGI SAMOCHODÓW.

Niniejszym podajemy do wiadomości, że Polski Touring Klub przystępuje do zorganizowania obsługi technicznej samochodów dla tych członków Polskiego Touring Klubu, którzy nie trzymając szoferów a będą potrzebowali wykonania niektórych czynności związanych z utrzymaniem ich samochodów w odpowiednim stanie. Za uiszczeniem pewnej opłaty miesięcznej, każdy z członków będzie miał zapewnioną obsługę wykonaną przez szofera specjalistę, za którego Polski Touring Klub bierze całkowitą odpowiedzialność.

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

HOTEL DZIENNY.

Wzorowa Stacja Obsługi Turystów w Zakopanem.

Jak wiadomo, Liga Popierania Turystyki wspólnie ze Związkiem Górali buduje w Zakopanem dom, w którym miałoby znaleźć pomieszczenie Biuro Informacyjne dla turystów.

Obecnie wyłonił się projekt rozbudowy gmachu i przystosowania jego górnych pięter dla potrzeb „hotelu dziennego“ — pierwszej tego rodzaju w Polsce Stacji Obsługi Turystów.

Hotele dzienne zagranicą nie są nowością: przeznaczone wyłącznie dla turystów przybywających rankiem na jednodniowy pobyt — dają im możność wypoczynku, odświeżenia się, złożenia bagażów, a wszystko to za miinmalną opłatą. Jeżeli projekt LPT. zostanie zrealizowany, Zakopane otrzyma najbardziej nowoczesną placówkę turystyczną, położoną w najlepszym punkcie miasta przy ul. Kościuszki obok poczty.

ZIMA W GÓRACH.

Sezon narciarski w górach rozpoczął się w tym roku o niezwykłej porze, bowiem już z końcem września. Śnieg utrzymuje się do dziś dnia w doskonałym stanie, a ostatnio po nowych, dwudniowych opadach na ulicach Zakopanego ukazały się sanki. Tak wyjątkowe warunki atmosferyczne sprzyjają uprawianiu narciarstwa ,a ułatwia to znakomicie kolejka na Kasprowy Wierch.

Wyjazd do Zakopanego udostępniają obowiązujące do końca października zniżki kolejowe, udzielane na podstawie kart uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki: przejazd do Zakopanego za 2/3 ceny biletu, zaś powrót bezpłatny. W cenie karty uczestnictwa mieści się również przejazd koleją linową na Kasprowy Wierch i spowrotem.

Karty są do nabycia w biurach podróży „Orbis“ i Wagons Lits Cook oraz w kioskach Ruchu w całej Polsce.

RAID GWIAŹDZISTY DO MONTE CARLO

Jak donosi I. K. C. w lecie b. r. rozeszły się pogłoski, iż popularny raid gwiaździsty do Monte Carlo nie odbędzie się już w r. 1937, ze względu na znaczne trudności finansowe. Trudności te zostały jednak pokonane, gdyż Automobil-Club księstwa Monaco rozesłał zaproszenia do XVI raidu gwiaździstego do Monte Carlo, który ma się odbyć pod koniec stycznia.

Warunki udziału w tym raidzie, zostały nieco zmienione, a to w tym kierunku, aby kierowcom-amatorom dać więcej szans rywalizacji z kierowcami fabrycznymi. Tak np. w najbliższych latach do udziału będą dopuszczone jedynie wozy budowane seryjnie. Obok samego raidu będą przeprowadzone dodatkowo dwie jeszcze próby. Pierwszą z nich będzie próba regularności na odcinku Avignon — Monte Carlo. Pierwsza część tej trasy z Avignon do Muy ma być pokonana z przeciętną szybkością 50 do 60 km/godz. Pozostały odcinek 100 km. z Muy do Monte Carlo ma być przebyty z szybkością 50 km/godz., przyczem szybkość ta będzie kontrolowana przez tajne punkty kontrolne.

Drugą próbą będzie badanie stanu wozów, które zostanie przeprowadzone na drugi dzień po zakończeniu raidu. W ramach tej próby odbędzie się także badanie hamulców na prostej długości 300 m.

Jazda na 6-ciu głównych trasach będzie punktowana jednakowo. Są to trasy prowadzące z Aten, Bukaresztu, Umea, Stawanger, Palermo i Tallinu.

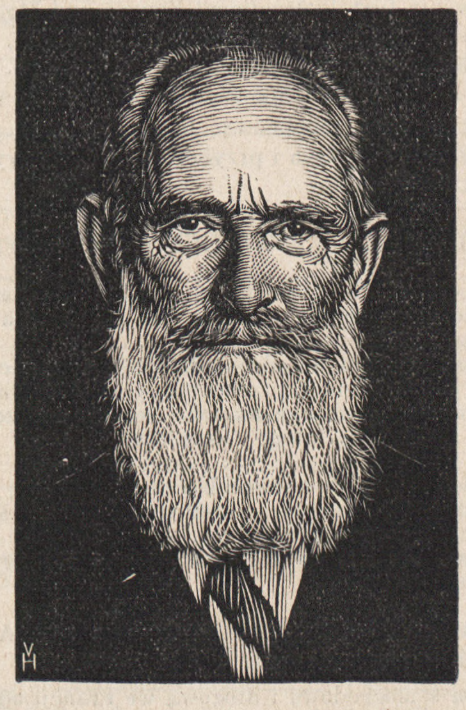
Na życzenie angielskiego klubu automobilowego będą zorganizowane nowe punkty kontrolne w Doncaster i Folkestane, a na wniosek Holendrów podob-

50-lecie Zakładów ROBERT BOSCH S. A.

Dn. 23.9 świat samochodowy obchodził rzadką uroczystość święcenia 50-lecia istnienia Zakładów ROBERT BOSCH SA. w Sztutgardzie oraz 75-lecia urodzin ich założyciela p. Dr. Inż. Roberta Boscha.

R. Bosch z pochodzenia syn chłopa przez swą wielką energię i pracę, stworzył z małego warsztatu technicznego wielkie zakłady, słynne na cały świat a zatrudniające w chwili obecnej około 20.000 robotników.

Na uroczystości jubileuszowe zjechali się rozsiani po całym świecie przedstawiciele firmy, wśród których nie brakło też i przedstawiciela z Polski. Uroczystość jubileuszową zakończył bankiet w którym brało udział 2.000 osób ze świata przemysłowego oraz samochodowego, m. in. pp. dr. Schart, dr. Eckener i dr. Porsche.



Z prawej:

Dr. Inż. Robert Bosch, założyciel Zakładów ROBERT BOSCH SA. w Sztutgardzie obchodził w tych dniach uroczystość 50-lecia istnienia firmy oraz 75-lecie Swych urodzin.

ny punkt będzie zorganizowany w miejscowości Venio.

Członkowie Polskiego Touring Klubu, którzy chcieliby wziąć udział w raidzie na własnych maszynach lub też jako kierowcy na zmianę, zechcą porozumieć się z Zarządem Głównym P. T. Klubu w celu ew. utworzenia własnej ekipy.

POTANIENIE BENZYNY.

Protest czeskich automobilistów przeciwko podrożeniu benzyny odniósł skutek. Pod naciskiem opinii publicznej oraz czynników rządowych, czechosłowacka konwencja benzynowa w ostatnich dniach ubiegłego miesiąca cofnęła częściowo, niedawno wprowadzoną zwyżkę cen benzyny.

Przy tej okazji warto zaznaczyć, że jak to stwierdza delegacja nasza na Zjazd do Monte Carlo — ceny benzyny w Czechach, Austrii, Włoszech, Francji, Szwajcarii i Niemczech są wyższe od cen płaconych za benzynę w Polsce.

ZAGADNIENIA TURYSTYCZNE NA WILEŃSZCZYŹNIE.

W ramach czteroletniego programu pracy, opracowywanego przez Biuro Funduszu Pracy, Izba Przemysłowo-Handlowa w Wilnie wysunęła dezyderaty natury turystycznej:

„Coraz bardziej rozwija się ruch turystyczny do Wilna i na Wileńszczyznę, jest on jednak hamowany przez brak szeregu elementarnych inwestycyj, służących temu celowi. Tu wskazać należy na dojazdowe **szlaki kolejowe do Trok i Naroczy,** po kilka kilometrów każdy, których jaknajszybsze wykończenie stanowi palącą potrzebę. Nie może być mowy o rozwoju ruchu turystycznego na większą skalę do takich miejscowości, gdzie brak, albo niedostatek hoteli, pensjonatów i schronisk.

Do takich właśnie miejscowości należy perła turystyczna ziem naszych — **Narocz,** gdzie niezbędne jest conajmniej jeszcze jedno **duże schronisko - turystyczne,** należą tu **Troki,** gdzie również należałoby wznieść nowe schronisko, bo brak lokali dla turystów uniemożliwia im tam przyjazd na dni parę i dłużej, wreszcie **Wilno,** gdzie istnieje już projekt budowy domu turystycznego, który powinienby zostać jaknajrychlej zrealizowany. Charakter po części turystyczny miałyby przystanie z poczekalniami dla statków w Wilnie i Werkach oraz nad Naroczą (dla statków i Łodzi). Celowem i aktualnem byłoby sporządzenie już teraz planu zabudowy wybrzeży Naroczy".

Cieszyć się należy, że samorząd gospodarczy należycie ocenia wartości ruchu turystycznego i przyczynia się do jego rozpowszechnienia.

WYSTAWA ROWERÓW I MOTOCYKLI W LONDYNIE

Za pośrednictwem Ambasady angielskiej dowiadujemy się, że od dnia 2-go do 7-go listopada b. r. odbędzie się w hali wystawowej Olimpja w Londynie

Przypominamy, że czas odnowić prenumeratę miesięcznika „Touring" na rok 1937

21-sza Międzynarodowa Wystawa Rowerów i Motocykli (the Twenty-first International Bicycle and Motor Cycle Show, Olympia, London W.). Wystawa ta, oprócz eksponatów rowerów, motocykli, przyczepek, osobowych i ciężarowych trójkołowców, opon, części zapasowych i akcesorji, obejmować będzie również pokazy artykułów sportowych i przyborów campingowych dla pieszych turystów.

RAIDY KOLEJOWE DLA NARCIARZY!

Towarzystwo Krzewienia Narciarstwa zamierza urządzić w bieżącym sezonie zimowym dwa raidy kolejowe dla narciarzy.

Pierwszy raid urządzony będzie w okresie Świąt Bożego Narodzenia i przeznaczony będzie dla turystów—narciarzy zagranicznych. Następny urządzony będzie w połowie lutego także dla narciarzy krajowych.

Kolejowe raidy narciarskie mają ustaloną tradycję i zdobyły sobie wśród sfer sportowych zasłużone uznanie; przypuszczać należy, że wiadomość o projektowanych raidach zostanie przyjęta z prawdziwym zadowoleniem.

NA DROGACH WE FRANCJI OBOWIĄZYWAĆ MUSI ŚWIATŁO ŻÓŁTE.

Prasa samochodowa i drogowa we Francji oddawna już zwróciła uwagę na konieczność wprowadzenia światła żółtego do reflektorów samochodów i pojazdów mechanicznych, kursujących na drogach. Stanowisko swoje motywowała prasa stwierdzonemi często wypadkami na drogach, spowodowanemi wyłącznie przez oślepiające światło reflektorów.

Celem ostatecznego omówienia tego zagadnienia i wszechstronnego zbadania, powołano we Francji z polecenia Ministra Robót Publicznych dwie komisje, w skład których wchodzili specjaliści z dziedziny optyki i techniki oświetleniowej oraz przedstawiciele fabrykantów samochodów i związków turystycznych. Obie komisje wypowiedziały się jednogłośnie za koniecznością stosowania w reflektorach pojazdów samochowych żółtego światła. Wniosek powyższy motywowano tem, że żółte światło o wiele krócej oślepia od białego, oraz dają się przy nim o wiele łatwiej spostrzec małe przedmioty na drogach, nawet w znacznej odległości. Wreszcie w czasie trwania mgły światło żółte jest o wiele łatwiej dostrzegalne, przy większej odległości, niż światło białe.

Podobno wkrótce ogłoszony ma być we Francji specjalny dekret o stosowaniu światła żółtego, który obowiązywać będzie już od pierwszego lipca, 1936 r.

W sprawie używania żółtego światła przez automobilistów powzięte zostały uchwałą na odbytym we wrześniu r. b. Zjeździe A. I. T. w Monte Carlo.

POBYTY WOLNE RYCZAŁTOWE W SZWAJCARJI I AUTOMOBILIŚCI.

Szwajcarja jest krajem niewielkim wprawdzie, ale tak urozmaiconym, jak cały prawie kontynent: wysokie góry, niebosiężne szczyty, jeziora, miasta i miasteczka, łagodne wzgórza i rozległe doliny, występujące we wszelkich możliwych odmianach. Te wszystkie cuda natury oglądać można, odbywając wycieczki piesze, koleją, samochodami lub samolotem.

Mapa wskazuje jak gęsta jest sieć dróg automobilowych od Renu do Lemanu, od Jura do Tessin i od wzgórz i dolin Grisons aż po Valais i Alpy Berneńskie. Największym wrogiem automobilisty jest nuda — na drogach szwajcarskich niema o to obawy: każdy zakręt darzy nowym widokiem, coraz szerszy odsłania horyzont, a jeżeli droga wiedzie wzdłuż brzegów jeziora, krajobraz zmienia się co chwila.

Hotele szwajcarskie chcąc udzielić ułatwień automobilistom, stosują ceny ryczałtowe, korzystne już przy półdniowym pobycie. Ten nowy system „des sejour libres à forfait" przystosowuje się w ten sposób do życzeń i potrzeb poszczególnych automobilistów. Ceny zasadnicze za pół, jeden, trzy, lub siedem dni są również stosowane, jeżeli pobyt jest dowolnie przedłużany. Pozatem, począwszy od 1-go czerwca, dla zagranicznych automobilistów, przebywających conajmniej trzy dni w Szwajcarji, ceny benzyny są zredukowane o 30% czyli wynosą 30 c. przy maksimum 300 litrów.

ZAGADNIENIE BUDOWY SPECJALNYCH DRÓG DLA CYKLISTÓW W NIEMCZECH.

Niemcy potrzebują w tej chwili około 40.000 kilometrów specjalnych dróg dla cyklistów. Dotychczas wykonano 5000 klm. dróg tego typu.

Powodem zwrócenia specjalnej uwagi na konieczność rozbudowy sieci dróg dla cyklistów w Niemczech, jest wzmagająca się ilość wypadków na drogach. Statystyka wykazuje, że na ogólną liczbę 100 wypadków drogowych — 53 przypada na cyklistów, 38 na pieszych i zaledwie 9 na inne kategorje pojazdów drogowych.

Niezbitym dowodem zmniejszania się wypadków pod wpływem rozbudowy sieci dróg dla cyklistów, może być następujący przykład. W Anglji, która nie posiada prawie zupełnie dróg specjalnych dla cyklistów na 100 tysięcy przypadło w roku 1934 aż 20 wypadków śmiertelnych, podczas gdy w Niemczech, które posiadają w tej chwili zaledwie 5000 klm. takich dróg, na 100.000 zarejestrowanych cyklistów, przypadło zaledwie cztery wypadki śmiertelne. Specjalne szczegółowe badanie wykazało w Niemczech, że podczas gdy na 10 kilometrów ulic, zanotowano w pewnym określonym przeciągu czasu 25 wypadków z cyklistami, na 10 kilometrów dróg posiadających specjalne ścieżki dla cyklistów, zaledwie 3 wypadki.

KOMUNIKAT ISKROWY O JEŹDZIE MOTOROWEJ W NIEMCZECH.

Minister Komunikacji III-ej Rzeszy podaje do wiadomości, że: w drugim tygodniu miesiąca września r. b. zostało zabitych 144 i 3718 rannych osób w całym Państwie. Są to ofiary ruchu ulicznego.

KORZYSTANIE Z AUTOSTRAD W NIEMCZECH DAJE OSZCZĘDNOŚCI NA CZASIE JAZDY

W listopadzie 1935 r. oddano w Niemczech do eksploatacji 110 kilometrów autostrad z ogólnej sieci projektowanej na 7.000 klm. długości. W czasie krótkiego stosunkowo doświadczenia stwierdzono, że wykończone odcinki autostrad nietylko, że przyciągają do siebie ruch pojazdów mechanicznych z sąsiednich dróg komunikacyjnych, ale stwarzają ponadto jeszcze nowe potrzeby komunikacyjne.

Podczas gdy na drogach dawnego typu szybkość pojazdów mechanicznych nie przekraczała 60 klm./godz. ze zmniejszeniem jej do 30 klm./godz. w obrębie miast i osiedli, obecnie przeciętna szybkość jazdy na eksploatowanych odcinkach autostrad wynosi 80 klm./godz.

Naprzykład na odcinku Frankfurt n/M — Mannheim dawna droga państwowa o długości 85 klm. przecinała 21 osiedli i posiadała aż 180 skrzyżowań w jednym poziomie z innemi drogami. Wykończona obecnie autostrada na tym odcinku posiada tylko 79 klm. dług. w czem 70 klm. stanowią drogi bez skrzyżowań. Dzięki temu oszczędność jazdy wynosi 65 minut.

BUDOWA DRÓG SAMOCHODOWYCH W NIEMCZECH.

W I półroczu 1935 roku w Niemczech znajdowało się w budowie 1515 klm. autostrad. W szczególności budowane są następujące odcinki:

Giessen - Frankfurt n/M — Karlsruhe = 160 klm.
Stuttgart — Ulm = 60 klm.
Monachjum — Berlin (Norymberga, Lipsk) = 180 kilometrów.
Monachjum — granica państwa = 105 klm.
Halle — Lipsk = 50 klm.
Glauchau — Chennitz — Drezno = 60 klm.
Wrocław — Lignica (Górny Śląsk) = 90 klm.
Prusy Wschodnie = 90 klm.
Berlin — Szczecin = 130 klm.
Berlin — Frankfurt n/O. oraz obwodowa naokoło Berlina = 130 klm.
Berlin — Hannover = 210 klm.
Berlin — Hamburg — Lubeka = 125 klm.
Dortmund — Duisburg — Duesseldorf — Kolonja = 80 klm.
Göttingen — Kassel = 25 klm.
Poszczególne odcinki obok Kaiserlautern i Plauen = 20 klm.

Ponadto w opracowaniu znajdują się projekty budowy dalszych 2.000 klm. autostrad.

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od 4.X 1936 do 3.IV.1937
(SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE)

Godzina		KIERUNEK		Godzina	
8 25	o.	Warszawa	p.	16.35*	15.35**
9 45	p.	Poznań	o.	15.20*	14.20**
10.00	o.	Poznań	p.	15.00*	14 00**
11.10	p.	Berlin	o.	13.55*	12.55**
13.10	o.	Warszawa	p.	10.00	
14 40	p.	Katowice	o.	8 30	
13.30	o.	Warszawa	p.	10.00	
15.00	p.	Lwów	o.	8.30	
9 00	o.	Warszawa	p.	15.05	
10.05	p.	Kraków	o.	14.00	
8.30 □	o.	Warszawa	p.	13 50x	
10.05	p.	Lwów	o.	12.15x	
10.20 □	o.	Lwów	p.	12.00x	
12.20	p.	Cernauti	o.	12.00x	
12.40	o.	Cernauti	p.	11 40x	
14.50	p.	Bucuresti	o.	9.30x	
9.30□□	o.	Bucuresti	p.	14.20xx	
11.00	p.	Sofia	o.	12.50xx	
11.20	o.	Sofia	p.	12.30xx	
12.35	p.	Thessaloniki	o.	11.15xx	
12.55	o.	Thessaloniki	p.	10,55xx	
14 20	p.	Athinai	o.	9.30xx	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* od 4.X — 31.X.1936 i od 1.II.1937
□ samoloty kursują tylko w poniedziałki
xx samoloty kursują tylko w piątki
o. odlot
p. przylot
** od 1.XI.1936 do 31.I.1937
□□ samoloty kursują tylko we wtorki
x samoloty kursują tylko w soboty.

Do

Redakcji miesięcznika „Touring"

w Warszawie

Kredytowa 5

Proszę — Prosimy* o wciągnienie mnie / naszej firmy na listę prenumeratorów miesięcznika „Touring", oficjalnego organu Polskiego Touring Klubu.

Należność w kwocie zł. .... za okres .... miesięcy

przekaz .... pocztą / na PKO — Konto Nr. 12563

(wyraźny podpis)

Adres:

....

....

* niepotrzebne skreślić

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE.

„Lot", Warszawa, Nr. 19—20 — wrzesień 1936 r.
„Turystyka", Warszawa Nr. 10 — październik 1936 r.
„Kopalnictwo Naftowe w Polsce", październik 1936 r.
„Wiadomości Wędkarskie" — Nr. 5, wrzesień 1936 r.
„Ziemia", Nr. 7—8 — Lipiec—sierpień 1936 r.
„The Autocar" wrzesień 1936.
„Motorwoche" Oficjalny organ austrjackiego Związku Motocyklistów.
„Camping" — London, Nr. 10 październik—listopad 1936.
„The C. T. C. Gazette", Londyn — Nr. 10, październik 1936 r.
„La Vie d'Italia" Medjolan, Nr. 10 październik 1936.
„Giornale del turismo" Nr. 18 — 15 września 1936 r.
„Giornale del turismo" Nr. -1 — 1 września 1936 r.
„Tenrikyo" Nr. 73 — wrzesień 1936.
„L'esperanto" Nr. 5—7.
„Motor" Kopenhaga 26 września 1936 r. z 12.9 i 19.9. 1936 r.
„L'Echo de Belgrade" Nr. 35 — wrzesień 1936.
„Motorista", organ Ligy Motoristu Cs. Touring Klubu 30.9.1936.
„Touring Club de Brasil", Rio de Janeiro, Nr. 37, lipiec 1936.
„Touring" — Rio de Janeiro — sierpień 1936, Nr. 38.
„Touring" Portugues, Nr. 2, sierpień 1936.
„Touring Club Uruguayo" Nr. 258, lipiec, 1936.
„Revue du Touring Club de l'Iran", Teheran, Nr. 5, sierpień—wrzesień 1936.
„Touring Club de Belgique". Bruksela Nr. 18 — wrzesień 1936 i Nr. 19 październik 1936.

SAMOCHODEM NAD ADRIATYK

Już wyszła z druku pięknie opracowana książka — przewodnik Stanisława Szydelskiego p. t. „Samochodem nad Adriatyk". Przewodnik ten bogato ilustrowany niezbędny jest dla każdego automobilisty, który zamierza udać się w podróż do malowniczej Jugosławii.

PRZYCZYNKI DO HISTORII POWIATU BRZESKO-LITEWSKIEGO

Każdy kogo interesują nasze ziemie wschodnie powinien nabyć tę pracę, wydaną bardzo starannie przez p. Ksawerego Zdańskiego.

Ze względu na interesującą treść tego dzieła, które wyszło z druku w końcu października r. b. szczegółową recenzję pozostawiamy do następnego numeru, zaznaczamy jednak, że dla naszych Członków otrzymaliśmy kilkadziesiąt egzemplarzy po zniżonej cenie.

PRZEWODNIK PO ŻÓŁKWI.

Żółkiew, gród chlubnie zapisany w dziejach Rzeczypospolitej, może się poszczycić wydawnictwem, które świeżo się tam ukazało. Jest to przewodnik po mieście, pióra Emanuela Hay, ozdobiny w tekście drzeworytami, a zawierający zarówno historię Żółkwi jak i opis jej zabytków godnych zwiedzenia.

Wydawnictwo to, łączące treść przewodnika z walorami monografii krajoznawczej pozyska niewątpliwie wielu przyjaciół dla zapomnianego a ciekawego miasta we Wschodniej Małopolsce.

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-40-45.